

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
SEGUNDO PERIODO

COMISION DE
TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 727 DE 1996

ABRIL DE 1996

SIN CORREGIR
POR LOS ORADORES

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO

Obras de Ampliación, remodelación y refuerzo de pavimento, renovación de ayudas visuales y radio ayuda de la zona aeronáutica

---

Versión taquigráfica de la sesión del día
24 de abril de 1996

A S I S T E N C I A

Preside : Senador Sergio Chiesa

Miembros : Senadores José Andujar, Marina Arismendi, Dante Irurtia, Albérico César Segovia y Orlando Virgili.

Invitados especiales : Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, Brigadier General (Av.), César Borucki; integrantes de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica: Coronel (Av.) Julio Díaz, Director General; ingeniera Teresa Romano, Directora de División Ingeniería y Coronel (Nav.) Carlos Eirale, Director de Eléctrónica.

Secretario : Julio Méndez Vila

Ayudante : María Cecilia Fernández

(Ingresan a Sala el señor Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y asesores).

La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado tiene mucho gusto en recibir a esta delegación, que nos podrá brindar un panorama acerca de la situación actual del Aeropuerto Internacional de Carrasco, —el principal de nuestro país— así como un pantallazo sobre los estudios que se han hecho y se están realizando sobre el funcionamiento general del Aeropuerto y sobre la posibilidad de emprender obras de reacondicionamiento, de pavimentación de pistas, de iluminación, de ayuda aeronáutica y de infraestructura de servicio para la más importante terminal aérea del Uruguay.

SEÑOR BORUCKI.- A fin de poner de manifiesto la inquietud que nos aqueja desde hace mucho tiempo, voy a hacer un breve resumen acerca de la situación de nuestra principal terminal aérea. Los últimos trabajos de reencarpetamiento de pistas y grandes modificaciones fueron realizados en 1980. De acuerdo con lo que OACI planificó, cada diez o quince años deberían volver a hacerse arreglos de esa envergadura. A partir de 1986, la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica comenzó a tratar de efectuar los trabajos necesarios para la modernización de las pistas, y ahora también para las calles de rodaje y la parte electrónica. Cabe señalar que alrededor de 1990 la empresa japonesa JICA hizo un estudio, del cual también participó la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, pero no contó con financiamiento. Posteriormente, en 1991 y 1992, la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, ya contando con recursos, comenzó a planificar lo que vamos a plantear a continuación.

SEÑOR DIAZ.- Tal como lo indicó el señor Brigadier, este proceso se inició en 1986; fue planteado al Gobierno en su momento y cuenta con el aval de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, del Ministerio de Economía y Finanzas, de la Organización de las Naciones Unidas a través de un proyecto e, inclusive, con la asistencia técnica de OACI, Organización

de Aviación Civil Internacional.

La parte más crítica actualmente es la de pavimentos, o sea la zona aeronáutica, que incluye también ayudas visuales y radioayuda de navegación aérea. En el ámbito de la Organización de las Naciones Unidas se está desarrollando una consultoría externa, denominada Proyecto PNUD URU 94003. Mediante una licitación se llamó a distintos consultores que en este momento están culminando su trabajo. El 8 de abril se entregó el proyecto ejecutivo y para el 30 del mismo mes vamos a producir el primer informe de la Unidad Ejecutora, o sea, la contraparte nacional. ¿En qué consiste tal proyecto? Hemos traído un repartido que contiene los aspectos más significativos. Como se podrá observar, el proyecto consta de tres fases que se van a culminar durante el mes de abril. Primero figura un análisis de la situación actual del Aeropuerto, luego un esquema de desarrollo y decisiones principales, un análisis económico financiero y el proyecto ejecutivo. Esto nos permitirá, una vez finalizada esta etapa, estar en condiciones de hacer un llamado internacional a licitación para ejecutar las obras. Aclaro que nuestro propósito es el de que puedan efectuarse durante los años 1997 y 1998.

Cabe agregar que este trabajo de consultoría nos está insumiendo U$S 1:400.000. Pero en la Ley de Presupuesto se incluyó un artículo con rubros extrapresupuestales para poder llevar a cabo este proyecto. Quiere decir que ahora nuestro principal problema es determinar la fuente de financiamiento para habilitar el llamado a licitación, siempre y cuando se apruebe el trabajo realizado por la consultora.

Una puntualización importante que debemos hacer ante la situación actual del Aeropuerto —a la cual se van a referir luego el ingeniero y el coronel— es que, teniendo en cuenta la parte de ingeniería de obras y de ayuda electrónica, podemos resolver este problema desde dos ópticas: llevar a cabo un trabajo exclusivamente de mantenimiento con una inversión menor, o efectuar un estudio más profundo, apuntando a un crecimiento global del Aeropuerto, con una

expectativa de vida de aproximadamente veinte años. Fue en base a esto que se establecieron los términos de referencia del llamado a licitación y se requirió a la consultora que no sólo se encararan los trabajos de mantenimiento, sino que también se proyectara el Aeropuerto hacia el 2015.

Brevemente, quisiera ilustrar cómo encuadra el problema del Aeropuerto Internacional de Carrasco dentro de todo el sistema aeroportuario nacional. La DINACIA-DGIA administra 15 aeropuertos de distinto tamaño y cantidad de tráfico. Se ha usado el criterio de que el Aeropuerto Internacional de Carrasco, que hoy día pasa el millón de pasajeros anuales y por el cual ingresa cerca del 70% de los proventos de la DGIA, subvenciona a los aeropuertos del interior, que son deficitarios. En estos últimos años, la DGIA ha hecho importantes inversiones en los aeropuertos del interior, particularmente en los de Colonia, Paysandú, Rivera y Tacuarembó, efectuando distintas tareas de mantenimiento y ayuda visual. También se han realizado tareas de este tipo en el Adami. Todo esto ha tenido por finalidad la concentración de esfuerzos hacia el futuro en el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Como los señores Senadores saben, la DGIA tiene ingresos de entre U$S 24:000.000 y U$S 25:000.000 anuales y está fijada por ley su ecuación económica. Por ejemplo, el 35% se destina a inversiones, el 33% a retribuciones personales —la DGIA depende de la Administración Central y es uno de los pocos organismos que paga todos sus sueldos— el 14% a funcionamiento y el 19% a distintas transferencias, entre las que podemos citar al Ministerio de Turismo, prensa del interior, Fuerza Aérea —por los servicios que presta— Dirección General de Aviación Civil y Dirección Nacional de Meteorología.

También queríamos señalar que la Administración ha tendido a seguir las directivas del Gobierno en cuanto a dar participación a los privados en la gestión aeroportuaria. Al respecto, podemos mencionar el Aeropuerto de Laguna del Sauce, que es gestionado por un consorcio, y el de Carrasco,

en donde es privado el servicio de asistencia en tierra a las aeronaves, así como la terminal de cargas y la parte comercial.

Es importante resaltar que la DINACIA no sólo mantiene los aeropuertos, sino que tiene entre sus cometidos no visibles —que afectan intereses estratégicos del Estado— lo referente a la navegación aérea. De esta forma, se cumplen las leyes de organismos internacionales, como las Naciones Unidas y la Organización de Aviación Civil Internacional. El país, a través de la DGIA, hace un control del tránsito aéreo en toda la jurisdicción del territorio nacional. Esto, obviamente, exige inversiones en radioayuda y en radares, así como en la formación de personal especializado, como controladores de tránsito aéreo y técnicos en electrónica que se encargan de mantener las radioayudas, que son necesarios ya que de otro modo habría que contratarlos en el exterior con mayores costos. Es decir que se administra no sólo la parte aeroportuaria, sino también todo el sistema de navegación aérea, donde hay, repito, intereses estratégicos.

SEÑOR SEGOVIA.- Entre las inversiones que se hicieron, se ha mencionado un alto aporte a aeropuertos del interior. Quisiera saber, concretamente, cuál es la inversión que se ha hecho en el Aeropuerto de Colonia.

SEÑOR BORUCKI.- El aeropuerto cuenta con pista de rodaje, iluminación y torre de control, con equipamiento electrónico, totalmente renovadas. Creemos que el aeropuerto de Colonia es en este momento un aeropuerto tipo.

SEÑORA ROMANO.- No tengo la cifra exacta, pero la inversión en pistas y plataformas asciende a U$S 1:000.000, aproximadamente. A esto hay que agregar la torre y el edificio terminado.

SEÑOR SEGOVIA.- He formulado esta pregunta porque está prevista la desaparición del Aeropuerto de Colonia, como consecuencia de que allí estará ubicada la cabecera del

puente. El señor Ministro de Transporte y Obras Públicas nos informó la semana pasada que se piensa trasladarlo. Por esta razón me interesaba saber cuál era el monto aproximado de la inversión.

SEÑOR BORUCKI.- Desgraciadamente, se comenzó a hablar del puente luego de que las obras ya estaban terminadas. Además, estos trabajos eran absolutamente necesarios, ya que si no se hubieran concretado habríamos tenido que llegar al cierre del aeropuerto. Por lo tanto, habrá que estudiar una posible solución y determinar si es realmente necesario un aeropuerto en Colonia.

SEÑOR DIAZ.- Creo que la decisión de ubicar la cabecera del puente en ese lugar se tomó hace uno o dos meses, y las obras a las que nos estamos refiriendo comenzaron en 1993 y fueron terminadas en 1994. Recién en este momento estamos tomando contacto con la Comisión Binacional como consecuencia de esta decisión, que tiene carácter político.

SEÑOR SEGOVIA.- No quiero que mi pregunta sea interpretada como una objeción al proceso que se está llevando adelante. Simplemente, tengo entendido que figuraba en las perspectivas del estudio del puente binacional, la posibilidad muy cercana de que la cabecera se ubicara allí. Es cierto que la decisión es muy reciente, pero me resultaba extraño que, existiendo la posibilidad cierta de que la cabecera estuviera ubicada en ese lugar, se llevara a cabo la actualización del aeropuerto, que ha sido de gran volumen.

SEÑOR BORUCKI.- Quiero aclarar que no se trata de un gran volumen. Comúnmente, las pistas y todo lo referente a la aeronáutica es muy caro. Se trata de una inversión, que si no se la hacía, se cerraba el aeropuerto. Lo más caro fue la pista que se hizo en 1992 y 1993, y lo demás son obras complementarias. Desgraciadamente, tengo que decir que todas las radioayudas para mantener la circulación aérea —de las que habló el Coronel Díaz— requieren chequeos aéreos. La Dirección General de Infraestructura Aeronáutica tiene un avión con un sistema de control muy caro. Estoy hablando de

una cifra cercana a U$S 1:200.000 en lo que tiene que ver, solamente, con el precio de su consola. Es decir que nos estamos refiriendo a cifras muy altas. Sin embargo, la pista hubo que hacerla porque, de lo contrario, hubiéramos tenido que cerrar el Aeropuerto de Colonia. En ese momento —actualmente también— había una compañía que no se sabía dónde iba a entrar. Espero que los señores Senadores entiendan la situación.

SEÑORA ROMANO.- Nuestra idea es mostrar a los señores Senadores un plano del Aeropuerto Internacional de Carrasco, donde exponemos nuestro proyecto. Este comenzó hace un año, y sus objetivos básicos fueron tres, que significaron el marco en el que se elaboraron las obras que se plantean al final. Dentro de esos objetivos, podemos mencionar, en primer lugar, analizar el rol del Aeropuerto Internacional de Carrasco en los próximos años, en el marco del MERCOSUR y su relación con el resto del mundo.

La segunda finalidad de este trabajo apunta a tener dicho Aeropuerto siempre abierto a las operaciones, porque cualquier intervención que se haga sobre sus pistas, implica que el mismo se cierre y esto trae consecuencias tanto a la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica como para el país. Por lo tanto, se buscó una solución que dejara solamente algunas horas cerrado el Aeropuerto, cuando se trate de problemas de obras en los cruces de pistas, para que éstas no afecten la operación comercial internacional.

Un tercer punto que se tuvo en cuenta, es que todas las obras que se efectuarían como resultado de este estudio, sean acordes con el posible desarrollo futuro del Aeropuerto, o sea que las mismas no impidan, más adelante, su crecimiento. Al respecto, el Aeropuerto ya tiene instalaciones que significan un activo fijo para el país y esos son elementos deben ser aprovechados en las futuras expansiones, tanto en lo que refiere a terminales aéreas, de carga, etcétera.

Entonces, con esos tres objetivos se analizaron las posibilidades que tenía el Aeropuerto en el campo actual. En

este sentido, no sé si los señores Senadores conocen la infraestructura actual del Aeropuerto Internacional de Carrasco, pero en el esquema que hemos traído podemos estudiarla. Tenemos una pista principal, que es la llamada 0624, que es la única del país que permite llegar aeronaves de gran porte, como, por ejemplo, las de tipo 747, que son las de fuselaje ancho. Esta pista tiene una longitud de 2750 metros y, además de lo que conforma su infraestructura, cuenta con ayudas luminosas y para la navegación. Al respecto, el Coronel Eirale les explicará con más detalle sobre estos elementos de apoyo para que la pista pueda operar.

También existe una pista secundaria, sobre la cual el Brigadier Borucki mencionaba recientemente que en el año 1980 se hicieron tareas de mantenimiento que permitieron llegar, hasta el día de hoy, con una buena operación desde el punto de vista de la estructura de la admisibilidad de las cargas. Sin embargo, tiene algunos problemas, sobre todo en lo que tiene que ver con los bordes de las pistas. Estas tienen un ancho de 45 metros y las aeronaves de fuselaje ancho tienen una envergadura de 60 metros, o sea que las turbinas exteriores pasan fuera del pavimento, que generalmente son banquinas. Entonces, hay que adecuarlas a la normativa internacional para que no creen problemas. Además, también debíamos adecuar toda la parte del sistema de ayudas, considerar la gran acumulación de caucho que actualmente tiene la pista y tener en cuenta la fatiga de los materiales después de 15 años de uso.

Junto con esta pista, tenemos una pista secundaria, que sería la designada como la 1836 —que iría de Norte a Sur— para las aeronaves medias, ya que el máximo que podría operar sería el vuelo Montevideo-Buenos Aires en una 737. Esta pista tiene un pavimento del año 50 y no se le efectuaron intervenciones importantes, sino solamente mantenimiento menor.

Existe, además, una tercera pista —que iría de Este a Oeste— que no está dibujada en nuestro esquema, con lo que

queda claro que en el proyecto se propone su eliminación. Después de pasadas las primeras fases y luego de un año de trabajo, se llega a la conclusión —en razón del estudio del tráfico y su proyección sobre el uso de las pistas— de que con dos pistas es suficiente.

Otro tema a considerar es la plataforma que, en estos momentos, presenta una situación estructural bastante crítica. Al respecto, tenemos pavimento del año 1950 que presenta problemas en las losas, en los cuales, prácticamente, no se ha intervenido. No obstante, contamos con zonas más nuevas, ya que la plataforma se desarrolló en etapas. En el año 1950, las aeronaves eran pequeñas, y las exigencias de espacio más limitadas. El tráfico ha crecido y las aeronaves también, lo que ocasionó que ocurriera lo propio con la plataforma. Todo esto llevó a que la misma presente un aspecto bastante heterogéneo, debido a las diferencias de carga y de tamaño. Esa plataforma, de acuerdo con el estudio realizado, exige una rehabilitación total más una ampliación.

En este estudio, entonces, la pista principal pasaría de 2750 metros a 3000 metros de longitud, o sea que le estaríamos dando una mayor capacidad de alcance autónomo a una aeronave para realizar vuelos. Al respecto, habíamos comentado a algunos de los integrantes de esta Comisión que, actualmente, esta pista permite, por su longitud, una buena operación desde Montevideo hasta Río de Janeiro. En caso de que se quiera ampliar esa performance de vuelo directo, tendríamos que alargar las pistas. Entonces, se propone una longitud de pista de 3000 metros, que permitiría realizar vuelos directos, sin problemas, a Miami. Esto no implicaría expropiaciones, ya que se estaría dentro de los predios actuales del Aeropuerto y no tendríamos que provocar cambios en carreteras.

En lo que tiene que ver con la pista secundaria, entendemos que ya cumplió su vida útil, ya que se trata de una construcción de 1950, y la reflotaríamos llevándola a una longitud de 500 metros más. Esta pista secundaria nos

permitiría hacer los vuelos durante la reparación de la principal. Usaríamos como pista del país la secundaria; es decir, primero construiríamos ésta, la habilitaríamos y luego pasaríamos a la principal. El período de obras se plantea durante dos años, lapso en el que estaremos permanentemente trabajando en el aeropuerto.

Nuestra idea es que cuando haya que hacer un trabajo en la intersección de las pistas —oportunidad en que sí estaríamos interfiriendo en la operación normal de las aeronaves— lo llevaríamos adelante en horas nocturnas, pues en ese momento disminuyen sensiblemente los vuelos. De esta forma estaríamos buscando no afectar el funcionamiento con esa operación. Esto se refiere básicamente al desarrollo del sistema de pistas.

Si los señores Senadores están de acuerdo, el coronel Eirale explicará el complemento a estas pistas, que tiene que ver con la señalética, ayudas visuales y de aproximación, que permite a la aeronave colocarse en la senda de planeo y encontrar la pista antes de llegar a ella.

SEÑOR EIRALE.- El área que me compete es la de mantenimiento de electrónica. Precisamente, las áreas críticas en el Aeropuerto de Carrasco son la aproximación y el aterrizaje. Para apoyar a la aeronave en esas circunstancias tenemos un sistema electrónico y visual de ayuda para la navegación. Esos sistemas están instalados sobre la pista principal 0624, que permite realizar las operaciones instrumentales, justamente cuando las condiciones meteorológicas adversas o de carácter nocturno ameritan el respaldo de este tipo de elementos. Estos fueron instalados en 1970 y proporcionan al piloto el ángulo de descenso de la aeronave y el eje de la pista, dos indicaciones fundamentales para aterrizar aprovechando el máximo de longitud de la pista. Lo mismo sucede con los elementos relativos a la iluminación, aproximación y borde de pista.

Verdaderamente, si bien estos elementos no presentan en la actualidad un riesgo para la seguridad, sí son obsoletos

y es muy difícil conseguir su reemplazo. Además, debido a que los equipos tienen su propio sistema de seguridad, si no se dieran las indicaciones correctas no proporcionarían información y quedarían fuera de servicio. Si esto sucede, entonces, se degradan las condiciones operativas y los aviones no pueden operar en determinadas condiciones meteorológicas o durante las horas nocturnas, si se trata de un problema de luces.

Lo que ocurre es que todos los elementos exteriores, e inclusive los que están enterrados correspondientes a esas instalaciones, han sufrido mucho el deterioro ocasionado por el tiempo. Ello hace que los equipos deban ser reemplazados cuanto antes, puesto que han sido instalados hace 25 años y se han dejado de fabricar. Asimismo, los reemplazos —ya difíciles de conseguir— se han encarecido y no tienen la calidad de su época original. Todo ello me lleva a decir que es necesario planificar con antelación. No podemos esperar que el sistema caiga, porque luego se puede demorar un año para recuperarlo. No son equipos que estén en las estanterías de los fabricantes y su plazo de entrega es muy extenso, amén de que su instalación es muy compleja debido al gran movimiento del terreno y las numerosas obras de infraestructura.

Por otro lado, la parte eléctrica —que también nos afecta— data de 1950. Ciertamente, nuestro aeropuerto ha crecido mucho en este sentido y se han hecho algunas ampliaciones. Sin embargo, existen áreas críticas y cables que alimentan circuitos esenciales que tienen 50 años y están en ductos que se encuentran bloqueados; es decir que si hubiera una falla en esos ductos sería muy trabajoso proceder a una recuperación de emergencia de los circuitos eléctricos.

Para ello hemos hecho varios estudios de todos los reemplazos de este organismo. En el caso eléctrico se contrató una consultoría con UTE y realizamos un estudio de un plan maestro de desarrollo de la parte de energía eléctrica de todo el Aeropuerto de Carrasco.

En lo que tiene que ver con el reemplazo de las ayudas visuales, hicimos los estudios con el asesoramiento de la Organización de Aviación Civil Internacional y la Agencia Federal de Aviación de los Estados Unidos, que también colaboró con nosotros para hacer la planificación del reemplazo.

En síntesis, pienso que todo ese equipamiento ha llegado al límite de vida útil, si bien no ofrece peligro de ningún tipo para la operación aérea. Inclusive, en el caso de que falle, se degrada la condición operacional de la aeronave, por lo que reiteramos la necesidad de una reinversión en este sentido.

SEÑOR DIAZ.- Uno de los aspectos importantes que deseo destacar del proyecto, es que se requiere una inversión de U$S 63:000.000 para obras, según la evaluación de la empresa consultora. Contamos con un resumen que estamos analizando y se prevé que haya una inversión de pavimento y obras civiles de U$S 47:000.000 o algo más; para drenajes, U$S 4:000.000; y para ayudas visuales, U$S 3:300.000. A esto se agrega el nuevo sistema de aproximación por instrumentos y toda la parte de alimentación de energía eléctrica.

Como los señores Senadores observarán, lo que atacamos aquí es la zona aeronáutica, operativa; pero hay un estudio que indica que la capacidad, en cuanto al movimiento de pasajeros y de carga, se verá comprometida por el crecimiento normal del tránsito en el año 2005. Es decir que pensamos que estamos atacando una parte muy importante, pero habría que empezar a pensar que ese año marca el tope de capacidad del edificio terminal, a efectos de realizar una ampliación mediante un plan director y un plan maestro.

Por otro lado, este es un proyecto de U$S 63:000.000 pero también estamos trabajando en uno que denominamos sistema de actualización del sistema radar, que será absorbido con el repago por parte de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, inversión que implica un radar, sistemas de comunicaciones y obras civiles nuevas —inclusive

una torre— quê insume U$S 8:500.000.

En resumen, la importancia que estos proyectos tienen para nosotros está dada por el hecho de que pasamos de un sistema de tres pistas conseguidas en cuatro décadas, con uno de ayuda y de aproximación por instrumentos de 1970, a dos pistas de mayor longitud que permitirán a las aeronaves llegar a Miami y a Europa sin escalas.

Al mismo tiempo, normatizamos lo relativo al sistema de calles de rebajes que alimentan el tránsito de las pistas, ampliamos la plataforma, de 9 a 16 posiciones —con lo que se da una capacidad mayor— y, obviamente, actualizamos el sistema de ayudas visuales de aproximación con instrumentos. El problema que hoy nos planteamos es que para poder concretar la otra etapa del llamado a licitación, se requiere determinar —es una toma de decisiones a nivel del Gobierno— la fuente de financiamiento. Si ello se lleva adelante, en dos años podríamos finalizar esta etapa de las construcciones.

SEÑOR VIRGILI.- Lógicamente, no voy a hablar de aspectos técnicos. De todos modos, quiero decir que son notorias todas las mejoras, desde el punto de vista estético, que se han efectuado en el edificio del Aeropuerto Internacional de Carrasco, aspecto que es muy importante, tanto para el que llega como para quienes se retiran.

SEÑOR DIAZ.- Queremos agradecer las palabras expresadas por el señor Senador Virgili. No es nuestra intención dar una imagen de perfección, porque sabemos que hay muchas cosas que se deben mejorar. De todas formas, quiero aprovechar esta oportunidad para informar que, por ejemplo, se ha preparado gente en el exterior —lo que se ha complementado con cursos locales— para incrementar la seguridad perimetral y del propio Aeropuerto, aumentar el control efectivo de la plataforma, de la circulación y demás.

Otro aspecto que quiero resaltar es que están por llegar tres autobombas —normalmente conocidos como carro de

bomberos— que nos van a permitir cumplir con suficiencia lo que nos exige la Organización de la Aviación Civil Internacional y las propias leyes, de acuerdo con la categoría del Aeropuerto, en cuanto al servicio de extinción de incendios. Son procesos de mejora muy lentos que se van obteniendo con recursos.

SEÑOR SEGOVIA.- Con respecto a lo que se ha expresado sobre el proyecto de mejoramiento de pistas y demás, quisiera hacer algunas preguntas complementarias.

El año pasado concurrieron a esta Comisión los representantes de la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo del Uruguay y de la Asociación de Funcionarios de Aeronáutica Civil, quienes hicieron acusaciones realmente muy graves con respecto al funcionamiento de los Aeropuertos, algunas de las cuales merecerían ser tenidas en cuenta, dada su entidad. Entre otras cosas, decían que el Aeropuerto Internacional de Carrasco era objeto de una sanción a nivel internacional —concretamente, en los Estados Unidos— en cuanto a cómo se producían los vuelos, y de otra realizada por la Federación Internacional de Pilotos de Líneas Aéreas, que no calificaba bien a este Aeropuerto. Además, los representantes que mencioné anteriormente mencionaban los motivos por los cuales se daba este tipo de situaciones.

Cuando veo los vuelos y la forma en que se llevan a cabo en otros aeropuertos —inclusive, los accidentes que han habido a nivel internacional— me preocupa la seguridad en la aproximación que en muchos casos se hace sobre la ciudad de Montevideo, para acceder al citado Aeropuerto. En este sentido, de acuerdo con lo que ha manifestado el señor Díaz, no se ha proyectado ninguna modificación en la orientación de las pistas, porque ello implicaría un volumen importante de recursos. De todos modos, me gustaría saber si en este momento existen elementos que contemplen un grado de seguridad, un tanto superior, en esa aproximación, para los propios pobladores de Montevideo.

En lo personal, intervine en la elaboración del trazado

de orientación de la pista en el Aeropuerto de Rivera. En aquella oportunidad, teníamos un problema respecto a la sombra aeronáutica con el Cerro de Chapeu; inclusive, había problemas de nieblas zonales que no incidían en la orientación de la pista pero sí en la operatividad del Aeropuerto. A pesar del tiempo, he mantenido vinculaciones y, entre las observaciones que hacía el personal que visitó a esta Comisión, aludía a temas de seguridad gravísimos en el citado Aeropuerto, a los que quiero agregar el de la seguridad en aproximación. En ese sentido, deseo saber si hay garantías mayores o si son suficientes las que brinda el Aeropuerto, sobre todo, cuando se trata de aeronaves de gran porte.

SEÑOR BORUCKI.- A raíz de esa información se solicitó un pedido de informes que creo fue contestado por el Ministro de Defensa Nacional.

En cuanto a la sanción de la F.A. que todavía está pendiente —que estamos tratando de levantar— está referida a la capacidad que tiene el otro organismo de la Dirección Nacional de Aviación Civil para controlar a sus líneas de bandera. En este caso específico, es PLUNA. Por mucho tiempo fue muy difícil de controlar, a pesar de que PLUNA nunca tuvo un accidente. El control, por dos seudo entes del Estado que a veces estaban en puja, fue muy difícil y eso es lo que la F.A. está criticando al Uruguay, pero no al Aeropuerto Internacional de Carrasco ni a su seguridad. Es una denuncia específica sobre el control de sus compañías de bandera, pero no sobre la seguridad, reitero, del Aeropuerto Internacional de Carrasco; son dos temas que están totalmente separados.

Además, si eso fuera así, no se entendería por qué últimamente dos de las compañías más importantes de los Estados Unidos están viniendo todos los días a Montevideo. Cada compañía tiene un jefe de base que está en contacto directo con ingeniería, con electrónica, con la dirección del Aeropuerto y saben cuándo un equipo está mal. En ese sentido, quisiera aclarar, de acuerdo con lo que dijo el Coronel, que la degradación del Aeropuerto no se refiere a que sea bueno

o malo. Con todos los equipos electrónicos funcionando, un avión puede aterrizar en Carrasco con un techo de treinta o cuarenta metros; si se rompen los equipos, suben los mínimos, pero la operación se realiza en forma segura y, en última instancia, la nave puede ir a otro aeropuerto. Sin embargo, nunca se opera en contra de la seguridad del pasajero.

Además, la última decisión la toma el piloto, quien dice si va a aterrizar o no. Previamente, los Jefes de Base de cada compañía le informan si todo está bien, si los equipos de bomberos cumplen con los requisitos, etcétera y, reitero, la última decisión de aterrizar corre por cuenta del piloto. Hasta ahora, ninguna compañía dejó de venir a Montevideo por algo relacionado con este tema. Evidentemente, no somos perfectos y contamos con algunos equipos muy viejos, que tratamos de mantener en buen estado.

SEÑOR SEGOVIA.- Comprendo perfectamente lo que usted dice. Sin embargo, ha habido, a nivel mundial, compañías muy poderosas que han tenido accidentes muy graves, no por defectos de los aeropuertos. Pero, el asunto al que yo hacía referencia es el que tiene que ver con la gente que está durmiendo en su casa. Quisiera saber si el Aeropuerto Internacional de Carrasco, en lo que tiene que ver con su zona de aproximación, ofrece garantías.

Personalmente, debo decir que, respecto de este tema, me impresiona especialmente —aclaro que soy del interior y que siempre he visto aviones muy chicos— todo lo relacionado con la zona de aproximación, sobre todo de aquellos vuelos que vienen de Ezeiza o de Aeroparque que, prácticamente, cruzan la ciudad. Personalmente, debo decir que es algo que me resulta molesto, aunque a ustedes, los pilotos, seguramente les resultará normal. En consecuencia, quisiera saber si con esta ampliación del Aeropuerto —absolutamente necesaria y cuyo estudio técnico es de alta calificación— no estaremos haciendo una inversión riesgosa para la población.

SEÑORA ROMANO.- Quiero decir que todos los proyectos

referidos a los aeropuertos están asociados a una legislación complementaria referida a las zonas circundantes. Esta legislación asociada tiene que ver, por ejemplo, con los ruidos, tema que fue tratado en nuestro proyecto. Al respecto, debo decir que hicimos un estudio sobre todas las zonas que van a ser afectadas, así como de los niveles de ruidos que habrá en cada una de ellas. Naturalmente, esto implica una demarcación de esas áreas, a los efectos de proceder a su protección.

Además, debo decir que en esa legislación se tienen en cuenta también los obstáculos. Un aeropuerto, a pesar de que lo circunscribimos a un terreno, está asociado, en el espacio, a una serie de cónicas que deben estar protegidas. Así, cuando las aeronaves se aproximan o levantan vuelo, deben tener cierta separación respecto de las estructuras existentes. Es por eso que vemos torres iluminadas, balizadas. Ello se debe a que debemos identificar los obstáculos, no crear más y, a su vez, proteger a los que existen.

Hay otro elemento que también va asociado a un proyecto de aeropuerto, y que es el que tiene que ver con la utilización de los terrenos en la zona circundante; también debe estar asociado a la legislación pertinente.

A continuación, voy a hacer referencia a un caso, pese a que no tenía previsto hablar del mismo. Un señor compró un terreno en las proximidades del Aeropuerto Internacional de Carrasco. Nos dimos cuenta de ello cuando vimos unas máquinas trabajando allí. Nos conectamos con él y nos expresó que en el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente lo habían autorizado a hacer determinadas obras, obras colectivas. Nos preocupamos mucho por ello, hasta que vimos la buena voluntad de este inversor, quien nos dijo que iba a parar el proyecto. Sin embargo, vemos que se trataba de elementos que no estuvieron asociados a una completa coordinación.

Debo decir que nosotros conocemos estos puntos, las

zonas que hay que proteger, así como lo que no se debe hacer en determinadas áreas y cómo implementarlo a través de todos los organismos del Estado.

SEÑOR BORUCKI.- La ingeniera Romano ya ha aclarado lo referente a la legislación. No creo que este proyecto afecte en grado mayor al actual a todo lo referente a los vuelos. Cuando el tiempo está malo, la aproximación a la pista no se realiza por encima de la ciudad, ya que las aeronaves vienen del noreste.

Por otra parte, cuando se construyó el Aeropuerto Internacional de Carrasco, en 1950, la zona circundante estaba totalmente libre. Fue la ciudad la que se fue extendiendo y ahora lo está rodeando.

Por otra parte, se podría pensar en construir un aeropuerto más lejos, pero ya hablaríamos de U$S 400:000.000 ó U$S 500:000.000, que es mucho dinero. Pero, ese aeropuerto también va a afectar a alguien.

Evidentemente, no se puede decir que no hay riesgo de que un avión se caiga. Tratamos de que ello no suceda y de que las operaciones se efectúen con seguridad. Desgraciadamente, no se puede afirmar, categóricamente, que los aviones no se van a caer y, además, sabemos que producen molestias.

SEÑORA ARISMENDI.- Creo que es muy importante la información que se nos ha brindado.

Además, pienso que hemos incursionado en algo que, más que a la órbita de nuestros visitantes, pertenece a la de esta Comisión, ya que se trata de legislación, normativas e, incluso, ordenanzas municipales que habrá que revisar, así como proceder al control de lo que está en vigencia.

Tal como se señalaba, cuando nace el aeropuerto, lo hace en determinado entorno, que hoy es muy distinto. Esa transformación es fruto de autorizaciones dadas por alguien,

y no creo que ese alguien haya sido la Dirección de Infraestructura Aeronáutica. Considero que es necesaria la coordinación entre las diferentes esferas para el buen funcionamiento de este proyecto, así como de toda la vida del país.

SEÑOR SEGOVIA.- Voy a hacer una pregunta, pero deseo que no vean en ella ninguna intención que no esté vinculada al hecho de contestar también una interrogante que nos plantearon los operadores.

De acuerdo con el grado de operatividad que esto tiene y teniendo en cuenta que en la aeronáutica civil existe un control militar —es decir que no se opera libremente, sino que el manejo es militar— quisiera saber si cuando son trasladados o ascendidos se los desvincula rápidamente del tema de los aeropuertos. Además, me pregunto si llegado a una especialización en el tema, la propia carrera militar no los obliga a alejarse y, entonces, se pierde toda una experiencia que el trabajo ha logrado, terminando con esos aportes que son singularmente importantes. Hago este planteamiento, porque considero que la operativa —sobre todo de aeropuertos estrictamente civiles— no tendría que estar necesariamente vinculada al sistema militar. Quiero que quede absolutamente claro que esta pregunta no tiene ninguna intencionalidad, sino simplemente se debe a la experiencia que he tenido en las últimas inversiones que se hicieron en el aeropuerto de Rivera, donde prácticamente la pista fue marcada por quien habla. Por lo tanto, sé cuál era la operativa, porque trabajaba para la compañía que ganó la licitación. Es decir que he tenido cierta vinculación con el tema. En síntesis, quisiera saber si ocurre que una vez que militarmente adquieren experiencia y cuentan con todos los elementos para realizar el trabajo, se dé el caso de que sean trasladados y sustituidos por otros militares que tienen que hacerse de esa experiencia.

SEÑOR BORUCKI.- Con respecto a la primera parte de su pregunta, le agradecería que nos obviara contestarla. Estamos cumpliendo directivas. En cuanto a lo otro, se trata

de una resolución que no nos incumbe a nosotros. Pero, a modo de aclaración, quisiera señalar que somos militares aviadores, y este tema lo tratamos desde el primer día que ingresamos a la Escuela de Aeronáutica. Si bien es cierto que puede haber alguno de nosotros que esté más o menos especializado en algún área, puede suceder, por ejemplo, que un controlador de tránsito aéreo no tenga conocimientos sobre arquitectura, o que un especialista en electrónica no los tenga en tránsito aéreo. A veces, es más necesaria la parte gerencial que saber sobre algo específico.

Por otro lado, con respecto a la otra parte de la pregunta, señalo que soy Brigadier General, y la Fuerza Aérea me puso a cargo de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica desde el año 1984. Es decir que ya han transcurrido trece años. La Fuerza Aérea ha tratado —a pesar de que eso a veces es difícil— de que exista una continuidad en el trabajo y que los problemas se pasen de unos a otros, complementándose. También ha tratado de seleccionar el mejor personal posible, debido a las tareas muy específicas que se desempeñan. Esto es muy importante y, aceptando todas las críticas que se realicen, procuramos hacerlo lo mejor posible, como funcionarios públicos que somos.

SEÑOR SEGOVIA.- Como mencioné al principio, mi pregunta no tenía ninguna intencionalidad y, realmente, su respuesta me resulta reconfortante, porque esa especialización que ustedes tienen como pilotos militares y la continuidad que intentan mantener, brindan a la Aviación Civil y al control civil lo deseable para cualquier tipo de operativa.

SEÑOR DIAZ.- Quería hacer una brevísima puntualización sobre el tema de la presencia de funcionarios agremiados a que se refirió el señor Senador. Deseo aclarar que en cuanto al relacionamiento con la parte gremial, recibimos directivas de que tenemos que atenderla, pues tiene su representación. Siempre hemos tratado de ser constructivos en el relacionamiento con la actividad gremial dentro de la DGIA, respetando las diversas opiniones. Al igual que lo expresó

el señor Brigadier, señalo que tenemos carencias cuando administramos el aeropuerto; quizás sea por nuestra capacidad o por el propio sistema de la Administración Central, pero de todas formas queremos asegurar que todos los problemas que se han planteado han sido atendidos. Por ejemplo, si bien antes no contábamos con la categoría suficiente en el servicio de extinción de incendios debido a un problema técnico —los carros de bomberos no tenían capacidad ni velocidad— actualmente la Administración realizó una compra, de Gobierno a Gobierno, de los tres carros que mencionaba. La misma se llevó a cabo con beneficio económico, porque fue a un precio bajo.

También, día a día, tenemos el desafío de mejorar la gestión; somos conscientes de ello. Si nos queremos comprometer con un proyecto de U$S 63:000.000 y pretendemos que el Aeropuerto actúe con criterio empresarial, tenemos que atender sus problemas y mejorar la gestión.

Con respecto al tema que acaba de mencionar el señor Senador, sobre el tema de la seguridad, quiero señalar que generalmente la Fuerza Aérea, con la debida autorización del Gobierno, realiza visitas de seguridad, a las que se llama "de cooperación". Hasta ahora, afortunadamente, los informes han sido favorables, pero, a pesar de ello, queremos mejorar aún más el servicio e implementar el servicio de Policía Aérea.

En síntesis, mi intención era señalar que queremos ser constructivos y que se nos diga cuando las cosas están mal hechas, para tratar de mejorarlas. En el Aeropuerto participa mucha gente, como, por ejemplo, el personal de las compañías, la Dirección Nacional de Migraciones, la Aduana, la Policía, organismos, como el Comité de Facilitación, que colabora con los pasajeros, y el Comité de Seguridad, que atiende las denuncias de bombas o interferencia ilícita. Actualmente, estamos empeñados en sacar adelante el programa de seguridad de aviación civil, es decir, que los problemas se están atendiendo de la mejor manera posible.

ls.20

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero señalar que la información que nos han brindado los integrantes de la Dirección Nacional de la Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica ha sido muy buena. Las obras son de un monto muy importante, pero a su vez de una necesidad inmediata en cuanto a la remodelación y a la ampliación de las obras de operación aeronáutica.

Además, como se sabe, la Dirección genera proventos por una cifra aproximada a los U$S 25:000.000, con los cuales no sólo se hacen funcionar los servicios de operación del aeropuerto más importante del Uruguay, que es el de Carrasco, sino los de otros —me refiero a los del interior del país— que cumplen un cometido si se quiere hasta social, y que ningún particular estaría interesado en explotar. Por otro lado, esos recursos también permiten la realización de otras actividades como ser el tráfico aéreo y el control de la navegación de nuestro espacio aéreo, que son tareas que insumen importantes costos. Asimismo, cabe destacar que con estos proventos que genera la Dirección es factible financiar todos estos gastos sin recibir subvenciones del Estado, lo cual es muy importante ya que se trata de un servicio que intenta mejorarse y al mismo tiempo genera ingresos muy significativos para estas actividades tan relevantes no sólo para la vida interna del Uruguay, sino también para lo que éste representa fuera de fronteras. Evidentemente, la principal terminal aérea de un país es la primera visión que recibe quien llega a él.

Por otra parte, es importante destacar el permanente aumento del número de pasajeros que ingresa al país —creo que la cifra es de alrededor de un millón— así como el volumen de carga transportado que llega a las 22.000 toneladas.

Creo que debe ser de interés para la Comisión el hecho de que estas obras que está exigiendo nuestra terminal aérea más importante se puedan efectivizar y realizar dentro del cronograma previsto, que apunta a mantener nuestro aeropuerto internacional en condiciones de seguridad de operación de modo que sea aceptado por los organismos que intervienen en

el control internacional de seguridades.

Finalmente, deseo agradecer la presencia y la buena voluntad puesta de manifiesto por quienes nos visitan y por su intermedio también deseamos saludar al señor Ministro de Defensa Nacional que me consta se ha interesado personalmente por las inversiones que se deben desarrollar y ha demostrado preocupación por el hecho de que ellas puedan cumplirse según lo dispuesto en el cronograma previsto.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 11 y 58 minutos)